

Minimallösung

GVO – Mit der Neuregelung der GVO sind viele Händlerschutzklauseln entfallen. Als „Trostpflaster“ hat der europäische Herstellerverband ACEA einen Code of Conduct angeboten. Bislang haben sich alle daran gehalten. VON DORIS PLATE

Mit der seit 1. Juli 2010 geltenden Neuregelung der Kfz-GVO können alle bisherigen Händlerschutzklauseln in den Händlerverträgen entfallen. Der europäische Verband der Automobilhersteller ACEA hat sich aber in einem Verhaltenskodex („Code of Conduct“) selbst zur Einhaltung von zwei der weggefallenen Regelungen verpflichtet. Das sind die ordentliche Kündigungsfrist von mindestens zwei Jahren sowie von einem Jahr bei Netz-Restrukturierung und die Schiedsgerichtsvereinbarung.

„Leider ist der Verband dabei vorgegangen wie viele seiner Mitglieder: Einseitig wurde die Regelung kreierte; weitere Wünsche, die der Europäische Verband des Kfz-Gewerbes Cecra vorbrachte, wurden nicht einmal diskutiert“, schimpft Jürgen Creutzig. Der Rechtsanwalt von Creutzig & Creutzig muss es wissen, war er doch bis 2010 als Cecra-Präsident an vorderster Front bei den politischen Bemühungen um Händlerrechte. Er vermisst einiges in der ACEA-Selbstverpflichtung: „Der Code of Conduct enthält grundlegende Regeln eines partnerschaftlichen Miteinanders nicht. Dazu gehört, dass die Kündigung schriftlich erfolgen und der Hersteller seine Kündigung ausführlich begründen muss, was objektiv und transparent sein muss. Dazu gehört die Übertragung des Unternehmens innerhalb des Netzes ohne nochmalige Zustimmung des Herstellers, die

KURZFASSUNG

Der europäische Automobilherstellerverband ACEA hat erklärt, dass sich seine Mitglieder bei den neuen Händlerverträgen freiwillig selbst zur Einhaltung der ordentlichen Kündigungsfrist von zwei Jahren bzw. einem Jahr bei Restrukturierung des Netzwerks sowie zum Schiedsgerichtsverfahren verpflichten. Bis jetzt haben sich alle Mitglieder und sogar diejenigen Hersteller, die nicht dort organisiert sind, daran gehalten. Es fehlen aber wichtige Händlerrechte, um die sich Verbände und Rechtsanwälte derzeit weiter bemühen.



ZDK-Geschäftsführerin Antje Woltermann will erreichen, dass die Handelsvertreterrichtlinie zukünftig auch für Vertragshändler anwendbar ist und einige Händlerschutzrechte damit wieder gelten.



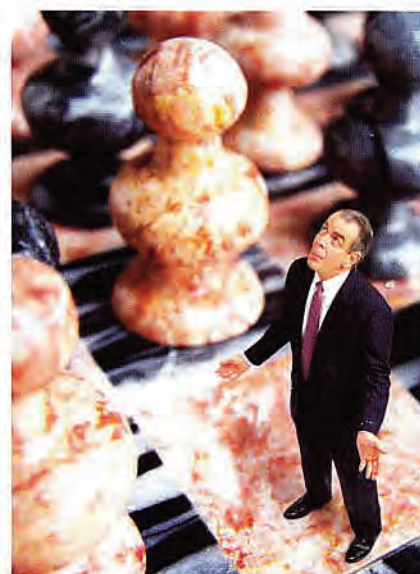
Jürgen Creutzig sieht als Anwalt seine Aufgabe darin, die Gerichte davon zu überzeugen, dass die gestrichenen Klauseln nicht ersatzlos weggefallen sind, sondern als ungeschriebene Bestandteile einer wirklichen Partnerschaft weiter bestehen.

Errichtung weiterer Verkaufsstellen und Auslieferungslager sowie der ungehinderte Mehrmarkenvertrieb.“

Ungeschriebene Bestandteile

Als Anwalt sieht Creutzig seine Aufgabe nun darin, die Gerichte davon zu überzeugen, dass die gestrichenen Klauseln nicht ersatzlos weggefallen sind, sondern als ungeschriebene Bestandteile einer wirklichen Partnerschaft weiter bestehen. „Das wird viel Arbeit und Überzeugungskraft erfordern“, meint er. „Aber das Ziel lohnt. Unsere österreichischen Freunde haben schließlich mit Beharrlichkeit den Investitionsersatz durchgesetzt, um den wir in Deutschland kämpfen.“

Cecra und auch der deutsche Verband ZDK bemühen sich weiter auch auf politischer Ebene, die Nachteile durch die weggefallenen Regelungen für die Händler abzumildern. Gespräche mit EU-Parlamentariern über eine Ausweitung der Handelsvertreterrichtlinie seien „ausgespro-



Im ACEA Code of Conduct fehlen einige Händlerschutzrechte, die bisher galten.

chen positiv verlaufen“, berichtete Antje Woltermann. Die Geschäftsführerin der Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen im ZDK möchte erreichen, dass die Handelsvertreterrichtlinie zukünftig auch für Vertragshändler anwendbar ist und einige Händlerschutzrechte damit wieder gelten.

Diejenigen allerdings, die befürchtet haben, dass sich die Hersteller nicht an ihre freiwillige Selbstverpflichtung halten werden, haben nicht Recht behalten: Alle Autobauer, die seit 2010 neue Händlerverträge verhandelt haben, haben sich an den Code of Conduct gehalten und die darin enthaltenen Regeln aufgenommen: Ford, Opel, Jaguar/Land Rover, Porsche, PSA Peugeot Citroen und Toyota. Ebenso Mazda und Suzuki – obwohl sie gar nicht Mitglied bei ACEA sind. Und auch Kia, die in diesen Tagen die Kündigungsschreiben versenden, hat schon angekündigt, dass man sich bei den neuen Verträgen daran halten werde. Versprochen ist versprochen – auch wenn es nicht viel ist. ■